Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3374**

16. Wahlperiode 08. 11. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Horst Meierhofer, Michael Kauch, Angelika Brunkhorst, Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Markus Löning, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Revision der EU-Altfahrzeugrichtlinie

Die Richtlinie 2003/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (Altfahrzeugrichtlinie) schreibt ab 2006 u. a. in einer ersten Stufe eine Recyclingquote von 80 Prozent des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr vor. In einer zweiten Stufe, die ab dem Jahr 2015 verbindlich werden soll, wird die Recyclingquote auf 85 Prozent des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts erhöht (Artikel 7 Abs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie).

Die Quotenvorgaben haben demnach ausschließlich die Verwertung der Fahrzeuge am Ende ihrer Gebrauchsdauer im Blick. Die Umweltauswirkungen während der Betriebsphase der Fahrzeuge werden hingegen nicht berücksichtigt. Dies könnte aus ökologischer Perspektive nachteilige Auswirkungen haben. Namentlich könnte durch die Quotenregelung die Verwendung von Leichtbauwerkstoffen behindert werden, denn zum einen könnte es einfacher sein, spezifisch schwereren Stahlschrott zu trennen und stofflich zu verwerten, und zum zweiten lässt der gewichtsverringernde Effekt von Leichtbauwerkstoffen die unter die 15-Prozent-Quote (energetische Verwertung zulässig) fallende zulässige Menge schwieriger zu rezyklierender Werkstoffe (z. B. Kunststoffe und nachwachsende Rohstoffe) geringer werden.

Artikel 7 Abs. 2 Unterabs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie sieht vor, dass das Europäische Parlament und der Rat bis spätestens 31. Dezember 2005 die Zielvorgaben für die zweite Stufe auf der Grundlage eines Berichts der Kommission zu überprüfen hatten, dem ein konkreter Vorschlag beizufügen ist. In diesem Bericht hat die EU-Kommission die Entwicklung der Materialzusammensetzung von Fahrzeugen und andere relevante fahrzeugbezogene Umweltaspekte zu berücksichtigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland und den EU-Mitgliedstaaten jeweils seit Inkrafttreten der Altfahrzeugrichtlinie pro Jahr abgemeldet, und wie viele wurden in Deutschland und den anderen EU-Mitgliedstaaten jeweils pro Jahr behandelt und entsorgt (bitte Angabe in absoluten und relativen Zahlen)?
2. Wie viele derjenigen Fahrzeuge, die seit Inkrafttreten der Altfahrzeugrichtlinie in Deutschland pro Jahr abgemeldet wurden, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht im Inland behandelt und entsorgt, sondern in andere EU-Mitgliedstaaten und das Nicht-EU-Ausland verbracht (bitte Angabe in absoluten und relativen Zahlen)?
3. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Anzahl der in der EU behandelten Altfahrzeuge abgenommen hat, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies beispielsweise im Hinblick auf die zur Erfüllung der Vorgaben der Altfahrzeugrichtlinie erforderlichen Investitionsentscheidungen über Demontage- und Aufbereitungsanlagen?
4. Wurden die Quotenvorgaben der Altfahrzeugrichtlinie zum 1. Januar 2006 in Deutschland und in den übrigen Mitgliedstaaten überall erreicht, und wenn ja, welche Quoten wurden jeweils erreicht?
5. Wenn nein, in welchen Mitgliedstaaten nicht, und was waren die Gründe hierfür?
6. Wann hat die EU-Kommission den Bericht nach § 7 Abs. 2 Unterabs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie vorgelegt, zu welchen Ergebnissen ist sie gelangt, und zu welchen konkreten Ergebnissen hat die Kenntnisnahme des Berichts durch das Europäische Parlament und den Rat geführt?
7. Welche Position hat die Bundesregierung im Rahmen der Überprüfung des Kommissionsberichts durch den Rat zu den Quotenvorgaben eingenommen?
8. Sind der Bundesregierung Probleme im Zusammenhang mit Vollzug und Kontrolle insbesondere der Quotenvorgaben der Altfahrzeugrichtlinie bzw. der deutschen Altauto-Verordnung bekannt, wie sie beispielsweise der Arbeitskreis 16 „Kfz-Recycling“ der Kommission der niedersächsischen Landesregierung „Umweltmanagement und Kreislaufwirtschaft“ thematisiert, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies?
9. Welche Vorteile sieht die Bundesregierung in der Anwendung des Verwertungsnachweises nach § 27a StVZO durch die Verwerter im Vergleich zu einer lediglich auf elektronischem Wege übermittelten Information über das zuletzt geführte Kfz-Kennzeichen gemäß Fahrzeugbrief an die Zulassungsstellen?
10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie die zuständigen Behörden diese Daten verarbeiten, und wenn ja, um welche Erkenntnisse handelt es sich dabei?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Überlegung, dass es im Hinblick einer Betrachtung aller Phasen im Gebrauchszyklus eines Fahrzeugs sinnvoll sein kann, bei der Material-, Bauteil- oder Fahrzeugherstellung sowie in der Phase der Verwertung umweltrelevante Nachteile in Kauf zu nehmen, sofern beim Fahrbetrieb eine Verringerung der Umweltbelastung erreicht werden kann (sog. Lebenszyklusanalyse)?
12. Sind der Bundesregierung Studien bekannt, die sich mit entsprechenden Zielkonflikten (Vergleich der Umweltbelastungen in der Herstellungs- und Betriebsphase mit Umweltbelastungen in der Entsorgungsphase) befasst haben, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen gelangen diese?

13. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass bei der Nutzung der Kraftfahrzeuge dem Kraftstoffverbrauch eine zentrale umweltpolitische Bedeutung zukommt?
14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass für den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen das jeweilige Fahrzeuggewicht von besonderer Bedeutung ist?
15. Wie bewertet die Bundesregierung das Potential der Leichtbauweise für die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Nutzung nachwachsender Rohstoffe im Hinblick auf die Vorteile in der Produktionsphase (Ressourcenschonung) und Betriebsphase (Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs durch Leichtbauteile aus nachwachsenden Rohstoffen) nicht durch Vorgaben für die Entsorgung behindert werden sollte?
17. Inwieweit existiert nach Kenntnis der Bundesregierung eine Nachfrage nach den Recyclingprodukten aus der werkstofflichen Verwertung von Altfahrzeugen, die deren Herstellung ökonomisch vernünftig erscheinen lässt?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Überlegung, dass man im Übrigen (mangelnde Marktnachfrage nach den erzeugten Rezyklatqualitäten) zulassen sollte, die Verwertungsziele auch durch rohstoffliche oder energetische Verwertung zu erreichen?
19. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, dass bei einer gesamtheitlichen Betrachtung der Umwelteffekte und der gegebenen technisch-rechtlichen Standards die thermische Verwertung gegenüber der stofflichen Verwertung schlechter abschneidet, und welche Erweiterung des sog. thermischen Verwertungsbandes wäre ohne Einbußen bei der Umweltverträglichkeit möglich?
20. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, wie hoch der bürokratische Aufwand bei den Verwertern für die Nachweisführung beim Quotensystem ist, und wenn ja, wie hoch ist dieser bürokratischer Aufwand?

Berlin, den 7. November 2006

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333